

# Brandungstaktik

## 10 vermeidbare Schwachstellen

-----  
**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (13/05/03)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungstaktik.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungstaktik.pdf)

1. Fahrt ins „Blaue“
2. „Träumen“ statt „Beobachten“
3. Paddeln ohne Berücksichtigung von „Grund & Boden“
4. Möglichst schnell ins „Tiefe“
5. Nur nicht „nass“ werden
6. Falsches „Timing“
7. Zum „Wellenlee“ stützen
8. „Korrigieren“ statt „Stützen“
9. Möglichst schnell an den Strand
10. „Jeder denkt immer nur an sich“

Küstenkanuwandern heißt immer auch in der Brandung, zumindest durch die Brandung zu paddeln. Im Folgenden werden 10 Fehler aufgezeigt, die man begehen kann, wenn man unterwegs bei einer Küstentour mit Brandung konfrontiert wird. Wer diese Fehler kennt, ist vielleicht eher in der Lage, die Brandung zu überstehen.

### 1. Fahrt ins "Blaue"

- Der Kanute paddelt auf die Seeseite von Inseln, ohne auf Brandung gefasst zu sein. Aber an der offenen Küste und auf der Seeseite der west-, ost- und nordfriesischen Inseln ist das Auftreten von Brandung nie auszuschließen.
- Natürlich, bei auflandigem Wind ab 3 Bft. beginnt sich auf der Seeseite Brandung zu bilden. Aber auch wenn kein Wind weht bzw. wenn es ablandig weht, kann es dort branden, z.B. wenn **Dünung** einläuft bzw. wenn die Wellen von der auflandigen Seite hinüber zur ablandigen Seite laufen, dort vom flacheren Uferbereich abgebremst werden und dann parallel auf z.B. den Strand einschwenken.
- Besonders überraschend für einen kann es dabei werden, wenn die Wellen um eine kleinere Insel links und rechts vorbeilaufen können, dann im Lee aufeinander treffen und hoch aufspritzen (sog. "**Klapotis**").
- Nicht weniger kritisch ist es, wenn auf dem Kurs Untiefen liegen (Vorsicht: **Grundseegefahr!**), die erst dann entdeckt werden, wenn der Tidenstrom einen genau hinein treibt.
- Deshalb sollte der Kurs vorher so geplant werden, dass - wenn einigen Kanuten die nötigen Brandungserfahrungen fehlen - der Brandung ausgewichen werden kann. Der Seekarte kann man die kritischen Stellen entnehmen.
- *Anderenfalls ergeht es einem so wie einer Gruppe von Küstenkanuwanderern, die bei Flaute von Harlesiel durchs Harle-Gatt zwischen Wangerooge und Spiekerooog paddelte und vom ablaufenden Strom so unvermittelt in die von der einlaufenden Dünung verursachten Brandung gedrückt wurde, die an den davor gelagerten Sänden der Tabaksplate sich bildete, dass über die Hälfte der Kanuten kenterte. Zum Glück hatten die schwächeren Kanuten den Überredungen der anderen widerstanden und den direkten Weg übers Watt zum Zeltplatz von Spiekerooog gewählt.*

## 2. "Träumen" statt "Beobachten"

- Wenn in der Brandungszone gepaddelt wird, sollte sich der Kanute stets auf die einlaufenden Wellen konzentrieren; denn jede Welle kann sich zu einem Brecher entwickeln. Wer da nicht bei der Sache ist, kann von einem Brecher überrascht werden. Je unerfahrener der Kanute ist, desto wahrscheinlicher ist dann eine Kenterung! Daher sollte der Kanute stets auf die Wellen achten, die auf ihn zukommen; denn auch wenn es überall brandet, es gibt in der Brandung immer Bereiche, in denen die See nicht bricht oder weniger stark bricht.
- Der sollte daher registrieren, wo die Wellen beginnen aufzusteilen und zu brechen. Sucht ein er die Brandung, kann er genau diese Stellen mit seinem Kajak ansteuern. Fühlt er sich unsicher, kann er i.d.R. die plötzlich auftauchenden Brecher meiden, indem er sein Kajak beschleunigt bzw. abbremst, oder er kann durch Kursänderung erreichen, dass die Welle dort angefahren wird, wo sie noch nicht bricht, bzw. der Brecher wird so angesteuert, dass er einen nicht auf der Seite erwischt.
- Übrigens, das Phänomen, dass in der Brandung eher die Experten und nicht die anderen kentern, ist darauf zurück zu führen, dass alle voll konzentriert in der Brandung paddeln. Der Unterschied besteht jedoch darin, dass die Experten regelrecht die Brandung nach den größeren Brecher absuchen und dann anpaddeln. Dabei unterschätzen sie dann ab und an mal die Kraft eines Brechers, werden gekentert und rollen dann wieder hoch. Während die anderen nicht weit weg von den Experten, die Brandung nach brandungsfreieren Bereichen absuchen und ansteuern. Sie ersetzen **mangelnde Paddeltechnik durch risikovermeidende Paddeltaktik** und kommen so auch ohne Kenterung durch, obwohl sie ebenfalls mitten in der Brandungszone paddeln.

## 3. Paddeln ohne Berücksichtigung von "Grund & Boden"

- Brandung entsteht dort, wo es flacher wird. Meist bricht es an dem Strand vorgelagerten Sandbänken (**Untiefen**) oder spätestens am Strand selber. Der Kanute, der die Seekarte auf solche Flachwasserbereiche hin studiert, kann im Voraus schon erkennen, wo mit Brandung zu rechnen ist bzw. wo die Brandung weniger stark sein könnte. Entsprechend seiner Erfahrungen kann er dann diese Bereiche aufsuchen oder meiden.
- Wem die Brandung zu lästig ist, sollte mal prüfen, ob es einen **seichteren Strandbereich** gibt, wo es nicht oder noch nicht brandet; denn insbesondere bei den ostfriesischen Inseln sind häufig dem Strand Sandbänke so vorgelagert, dass es je nach Tidenstand unmittelbar vor dem Strand nicht zu branden braucht. Sollte sich jedoch die vorgelagerte Sandbank zum Strand hin verlagern, ist es aus mit der "Ruhe". Dann heißt es, durch die Brandung hinaus zu paddeln oder - wenn weniger erfahrene Kanute unterwegs sind - anzulanden, den Bootswagen herausholen und zu **"rollern"**, und zwar bis zur nächsten ruhigeren Passage.
- Natürlich, wer keine Angst vor der **offenen See** hat, der kann am besten weit hinaus paddeln. Draußen außerhalb der Brandungszone bleibt er weitgehend verschont. Die Wellen sind wohl hoch, manchmal sehr viel höher, aber solange sie nicht brechen, stellen sie keine Gefahr für einen da. Sollte jedoch ab und an urplötzlich ein Brecher auftauchen (sog. **"Kaventsmann"**), der mit der sog. **"7. Welle"** hereinkommt, die auf Grund ihrer Höhe bei gleicher Wassertiefe eher bricht, dann heißt es aufgepasst; denn in dem ersten Brecher steckt die größte Kraft.
- *Einem Faltbootfahrer wurde dies einst zum Verhängnis: Bei angesagten 10 Bft. Windböen auflandig auf die mecklenburgischen Küste, tatsächlich werden es wohl 7 Bft. gewesen sein, entfernt er sich allmählich immer mehr vom nahen, aber sicheren Strand, da die brechende See ihn immer wieder Richtung Strand*

trieb. Er hoffte, dass draußen weitab vom Strand weniger Brecher auftauchten. Das traf auch zu, bis zu jenem Moment, wo ein richtiger "Kaventsmann" anrollte, aufsteilte und den Kanuten genau im Moment vor dem Brechen erreichte. Der Kanute wurde von der sich überschlagenden aber noch nicht brechenden Welle so weit hochgenommen, dass er kopfüber in der Welle hang, bevor er wieder samt Kajak die Welle hinunter und - immer noch kopfüber - ins Wasser fiel und aus der Sitzluke geschleudert wurde. Irgendwie gelang es ihm, sein Kajak zu ergreifen und dann surft dies - mit dem Kanuten als Treibanker am Heck - gen Strand.

- Wer die Brandungsatmosphäre liebt, aber nicht die Brecher, der möge einen sog. "**Brandungskorridor**" aufsuchen. Das ist genau der Bereich zwischen zwei Brandungszonen, wo es nicht bricht, d.h. es handelt sich dabei um den Sektor zwischen zwei Sandbänken. Brechen tut es nämlich nur über den Sandbänken, nicht aber im "Tal" dazwischen. Irgendwann aber wird der Brandungskorridor immer enger, da sich die Sandbänke verlagern und miteinander vereinen können. Dann bleibt einem nichts anderes übrig, als rechtzeitig durch die Brandungszone zu fahren und einen neuen Brandungskorridor aufzusuchen.
- Bei der Fahrt durch die Brandungszone sollte man dabei auf sog. "**Brandungsfenster**" achten. Das sind brandungsfreiere Bereiche inmitten der Brandung. Meist ist das auf Tiefwasserbereiche zurückzuführen, die zwischen Sandbänken liegen. Da es dort tiefer ist, brechen die einlaufenden Wellen dort nicht oder später. Wer die Seekarte richtig studiert, kann diese Stellen schon vorher ausmachen, sei es dass eine Sandbank durch einen Tiefwasserbereich getrennt ist bzw. dass die Tiefenangaben auf ein Flach hindeuten.
- Übrigens, die **Steilheit des Strandes** beeinflusst auch die Kraft eines Brechers. Je flacher der Strand aufläuft, desto mehr Brecher entstehen und desto mehr nimmt die Kraft der Brecher hin zum Strand ab. Ein solcher Strand ist ideal zum Starten, Anlanden und Üben. Je steiler aber der Strand ist, desto weniger Brecher entstehen. U.U. bildet sich nur ein einziger Brecher direkt am Strand, der beim Brechen die ganze Kraft der dahinter steckenden Wellen frei gibt (sog. "**Dumpers**"). In solchen "Dumpers" steckt eine derartige Kraft, dass sie nicht nur Mensch & Kajak gefährden, sondern auch sonst ein Starten bzw. Anlanden nahezu unmöglich machen; denn das Kajak wird sofort vom "Dumper" quer geschlagen und dann mit der Welle so lange hoch und herunter gerollt bis ein größerer Brecher einen wieder zurück auf den trockeneren Strandabschnitt wirft.
- *Bei einer Fahrt entlang der Seeseite von Sylt landete ich mit einer Gruppe von Kanuten in einem steileren Strandbereich an. "Dumpers" in Kopfhöhe reichten aus, einige Kanuten querschlagen zu lassen und die Sitzluken ihrer Kajaks im Nu nicht nur randvoll mit Wasser, sondern auch noch halbvoll mit Sand zu füllen. Ein alter Seebär war wohl so verschreckt, dass er am nächsten Tag am Strand nicht mehr anlanden wollte.*

#### 4. Möglichst schnell ins "Tiefe"

- Beim Ablegen vom Strand fängt es schon an: Der Kanute will möglichst schnell ins tiefere Wasser kommen, damit die einlaufenden Wellen ihn nicht mehr **quer schlagen** und zurück an den Strand treiben können. Dabei unterlässt er es, die Spritzdecke zu schließen. Es dauert dann nicht lange, bis der erste Brecher sein Kajak überspült und seine Sitzluke randvoll mit Wasser füllt. Da ein solches Kajak im Seegang stärker kippt, kriegt er seine Spritzdecke nicht mehr zu und muss wieder dorthin zurück, woher er gekommen ist.
- Spätestens danach sollte der Kanute versuchen, noch im Flachen, wo sein Kajak etwas Grundberührung hat, sein Kajak direkt zu den Wellen auszurichten (**90°-Position**), einzusteigen, seine Spritzdecke zu schließen, dann mit seinem Kajak so in Richtung Brecher hinaus zu "**robber**", dass es nicht quer schlägt.

Wenn es dennoch querschlägt, sollte er sein Kajak - auch wenn es viel Kraft kostet - wieder richtig ausrichten. Notfalls kann er, sofern die Wellen sein Kajak weiter herum drehen, auch rückwärts hinaus paddeln.

- Besonders Zweier-Fahrer können beim Starten große Schwierigkeiten haben; denn während der Bug schon voll in der Brandung steckt, hängt das Heck noch fest auf dem Strand. Wenn dann der in der vorderen Sitzluke platzierte Kanute nicht stark und flink ist, bricht der Bug aus, bevor der hintere Kanute in der hinteren Luke sitzt und die Spritzdecke geschlossen hat. Der ganze Startvorgang kann dann von neuem beginnen. Wenn nur eine Brandungswelle vor dem Strand steht kann der Hintermann den Zweier samt Besatzung durch die Brandung stoßen, dann hinterher schwimmen und draußen im ruhigen Wasser einsteigen. Aber bei mehreren hintereinander einlaufenden Brechern ist das kaum möglich.
- *Zwei alte "Mittelmeerpaddler" im "Pazifik" wollten das nicht glauben. Nach mehrmaligen Querschlagen schob der "Käpt'n" entnervt seine Frau samt Zweier durch die Brandung und schwamm hinterher. Draußen zwischen den Brechern versuchte er dann den Wiedereinstieg, der bei "Ententeichbedingungen" immer geklappt hat. Die ihn begleitenden Einer-Kanuten waren so überrascht, ob solcher "Starttaktik", dass sie es versäumten, den Zweier zu stützen. Erst beim zweiten Startversuch kam der Zweier dann auf konventionelle Weise durch die Brandung.*

## 5. Nur nicht "nass" werden

- Ist der Kanute vom Grund frei gekommen, rauschen auch schon die ersten Brecher an. Um nicht so nass zu werden, richtet er seinen Oberkörper auf, reißt seine beiden Arme hoch und hebt sein Paddel über den Kopf. Trocken bleibt er dabei jedoch garantiert nicht; denn der Brecher klatscht gegen seine Brust und nimmt ihn auf Grund des größeren **Wasserwiderstandes** völlig durchnässt wieder zurück an den Strand.
- Besser, wenn auch nicht trockener, ist es daher, wenn der Kanute kurz vor Einlaufen eines Brechers ein Paddelblatt vor sich ins Wasser eintaucht, um wenigstens zu verhindern, dass der Brecher ihn nach achtern surfen lässt. Läuft der Brecher unter seinem Kajak durch, fängt der Kanute dann an, kräftig zu paddeln, um den nächsten Brecher mit genügend Fahrt leichter überwinden zu können.

## 6. Falsches „Timing“

- Den Hinweis, dass jede **"7. Welle"** höher ist, kennt man. Leider achtet nicht jeder Kanute beim Starten darauf, dass nämlich nach einer Serie niedriger Wellen immer eine Serie höherer Wellen folgt, die dann auch eine höhere Brandung verursacht.
- Deshalb sollte der Kanute erst dann die Brandung durchfahren, wenn die Brecher beginnen, etwas weniger kräftig zu brechen. Wenn er sich beeilt, schafft er es dann, die Brandung zu überwinden, wenn gerade die niedrigeren Wellen herein kommen.
- *Trotzdem gelang es bei einer Syltumorundung einem Kameraden von mir nicht, durch die Brandung zu kommen. Sein 60 cm breiter und mit viel Kielsprung versehener voluminöser alter "Habel" (Volumen ca. 360 Liter!), der zudem noch etwas hecklastig beladen war, stellt sich stets schon beim ersten Brecher senkrecht und wurde zurück an den Strand gespült. Als er dann einmal im Strandbereich kerzte, im Sand stecken blieb und - nachdem der Brecher sich wieder zurückgezogen hatte - in den nur noch feuchten Sand abkippte, gab sein Fahrer auf und zog es vor, über 20 km mit dem Bootswagen bis zum Inselende zu ziehen. Mir im nur 52 cm schmalen "Sirius S" dagegen fiel der Start gar nicht so*

*schwer: Mein wenig voluminöses Kajak (Volumen ca. 275 Liter) stieg nicht den Brecher hoch, sondern bohrte einfach durch. Der Brecher klatschte gegen meine Brust, dass mir der Atem wegblieb ... aber ich kam durch.*

## 7. Zum „Wellenlee“ stützen

- Draußen in der Brandung kommt irgendwann der Moment: Eine Welle steilt auf, bricht und rauscht längsseits heran. Wer legt sich da schon freiwillig in solch weiß aufschäumendes Wasser. Mancher Seebär, der vorgibt, in seinen letzten 40 Jahren praktisch alles gepaddelt zu haben, wird da schwach und legt sich weg vom Brecher ins Wellenlee und stützt sich dort ab. Sowie er mit seinem Paddelblatt unterschneidet, kentert er und liegt er drin.
- Das hätte er vermeiden können, wenn er stets **zur brechenden Welle hin stützt**. Je kräftiger die Welle bricht und je schneller sie einen samt Kajak mit transportiert, desto stärker muss er sich und sein Kajak zur Welle hin neigen und mittels flacher bzw. hoher Paddelstütze versuchen, seine Neigung so zu kontrollieren, dass er nicht zum Wellenluf hin kentert bzw. zum Wellenlee hin-übergedrückt wird und durchkentert.
- Transportiert einem jedoch die dann meist schwach brechende Welle nicht mit, genügt es, wenn der Kanute einfach sein Gleichgewicht hält und aufrecht weiter paddelt, ohne sich groß zur ankommenden Welle hin zu neigen; denn anderenfalls bekommt er Übergewicht und fällt, wenn die Welle unter seinem Kajak vorbei rauscht, ins Wellental.
- Ist ein Brecher zu groß und kräftig, reicht u.U. eine Paddelstütze nicht mehr aus. Dann muss der Kanute entweder zuvor freiwillig ins **Wellenluf** kentern, sein Paddel quer zu seinem Kajak ins Wellenluf legen (Ansatz zur sog. "**Paddelhang-Rolle**") und sich von der transportierten Welle wieder hoch drehen lassen. Oder er kentert, wenn der Brecher zu schnell heranrauscht, mit ihm ins **Wellenlee** durch und lässt sich dann in Paddelhang-Stellung wieder hoch rollen.

## 8. "Korrigieren" statt "Stützen"

- Ja, manche Kanuten suchen sie gerade, die Welle, auf der sie surfen können. Über das **Surfen** stoßen sie in einen Geschwindigkeitsbereich vor, von dem ein Flachwasserpaddler nur träumen kann. Das Surfen hat aber seinen Preis: Nicht immer hält das Kajak seinen geraden Kurs, wenn es vom Brecher mitgenommen wird. Irgendwann beginnt es **auszubrechen und querzuschlagen**.
- Wer ein Kajak mit einem effizienten **Steuer** fährt, schafft es u.U., sofern er sofort gegensteuert, sein Kajak auf Kurs zu halten. Die anderen Kanuten ohne bzw. mit **Skeg** müssen dagegen voll auf ihre **Paddeltechnik** setzen, d.h. mit Hilfe ihres Paddels rechtzeitig entsprechende Korrekturschläge (z.B. **Bug- oder Heckruder- bzw. Konterschläge**) anbringen.
- Der weniger erfahrene Kanute macht dabei häufig einen Fehler: Sein Kajak bricht z.B. allmählich nach backbord aus. Also wird der Korrekturschlag auf der Steuerbordseite angesetzt. Wenn nun sein Kajak weiter nach backbord wegdreht, passiert es, dass der Brecher backbords herangerauscht kommt, der Kanute aber noch steuerbords das Paddelblatt im Wasser hat, also auf der Wellenleeseite, mit dem Paddel unterschneidet und der Brecher das Kajak über das Paddel drückt, so dass der Kanute über sein eigenes Paddel "**stolpert**" und kentert. Das passiert in der Regel so schnell, dass der Kanute eigentlich gar nicht weiß, warum er gekentert ist.
- Vermeiden lässt sich solch eine Kenterung nur dann, wenn der Kanute schon beim ersten Anzeichen, dass sein Korrekturschlag nichts bringt, den Korrekturschlag abbricht und auf der Seite, wohin sein Kajak ausbricht, einen Stüttschlag ansetzt. Sein Kajak treibt dann wohl quer und verliert alle Fahrt. Schade

eigentlich, wenn dann die anderen Kanuten an einem ohne zu kentern vorbei surfen.

## 9. Möglichst schnell an den Strand

- Übrigens, die Probleme des Anlandes ähneln denen des Surfens. Der Kanute möchte schnell Richtung Strand kommen, damit er die Brandung möglichst bald hinter sich hat. Irgendwann unterwegs durch die Brandung bricht plötzlich sein Kajak aus. Der Kanute setzt dann seinen Korrekturschlag an, nicht immer erfolgreich, schlägt quer und kentert, da sich sein Paddel im Wellenlee befindet.
- Er könnte es einfacher haben, wenn er aufs Surfen verzichtet hätte: D.h. er hätte ganz normal Richtung Strand paddeln können, aber immer dann, wenn ein Brecher ihn mitnehmen will, **abbremsen** müssen. Vor dem Strand passt er dann den letzten Brecher so ab, dass dieser ihn möglichst weit hoch auf den Strand "spült".

## 10. "Jeder denkt immer nur an sich"

- Brandungspaddeln ist Teamarbeit! Wer das vergisst und immer nur an sich denkt, braucht sich nicht zu wundern, wenn er Schwierigkeiten mit der Brandung bekommt.
- Das gilt nicht nur für das **Starten** vom Strand aus in die Brandung: Mit Kameradenhilfe geht das eindeutig leichter und klappt i.d.R. beim ersten Versuch!
- ... und nicht nur beim **Anlanden** durch die Brandung am Strand: Dann kommt ein Kamerad, der einem an Strand abfängt und halb aufs Trockene zieht, wie gerufen und rettet einen davor, bei der ersten Grundberührung quer zu schlagen!
- .... sondern auch **unterwegs in der Brandungszone**: Nichts ist unangenehmer, als wenn ein Kamerad versucht, einen zu dicht zu überholen, statt einen großen Bogen um dem zu überholenden Kanuten zu machen und so für entsprechend Abstand zu sorgen, den der Kanute benötigt, damit die Brandung das Kajak im Wellenluf nicht auf das im Wellenlee liegende transportiert!
- ... und erst recht gilt es beim **Surfen**, wenn jeder nur darauf bedacht ist, möglichst bald von einer Welle mitgenommen zu werden, egal wo sich die übrigen Kameraden gerade befinden, nur weil sie es sich nicht vorstellen wollen oder können, dass es nichts Gefährliches gibt, als unterwegs mit einem heran surfenden Kajak zusammen zu stoßen!
- *Ich habe so einmal das Kajak eines anderen Kanuten "zerlegt". Ich sah ihn etwas hilflos neben seinem gekenterten Kajak schwimmen, wollte ihm helfen und paddelte zu ihm hinüber. Da packte mich ein Brecher von hinten und ließ mein Kajak genau in Richtung des Kameradens surfen. Bevor ich merkte, dass meine Korrekturschläge nichts brachten, rammte ich dessen Kajak mittig, sodass sich Unterschale von der Oberschale löste.*

### Links:

Anleitung zum Brandungsfahren

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Brandungsfahren.pdf)

Vorwärtspaddeln bei Wind & Seegang

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Paddeln-Wind&Seegang.pdf)

(Überarbeitung: 18/12/04)